

sucht worden; v. Weizsäcker wie auch *Bohr*¹⁴ in seiner Antwort an Einstein erkennen an sich die Überlegungen Einsteins als richtig an, entziehen sich aber seinen Folgerungen durch die Ablehnung seiner Voraussetzung von der Existenz einer objektiven, „an sich“ bestehenden Naturwirklichkeit. Es kann also als allgemein zugestanden gelten, daß die Anerkennung dieser Voraussetzung zwangsläufig schon vom Physikalischen her zur Annahme eines verborgenen Determinismus führt; insofern erscheint den verschiedentlich von philosophischer Seite aus unternommenen Versuchen, eine erkenntnistheoretisch-realistische Interpretation der Quantenphysik mit der Annahme einer seinsmäßigen Unbestimmtheit des Naturgeschehens zu verbinden, der Boden entzogen.

Es erscheint daher auch schon vom Physikalischen her verfehlt, wenn verschiedentlich bei der Diskussion des Problems der *Willensfreiheit* oder bei der Frage nach der Möglichkeit von *Wundern* die „Freiheit“ der Elementarteilchen herangezogen wurde. Denn wenn die Frage nach Willensfreiheit und Möglichkeit des Wunders gestellt wird, so ist — jedenfalls von der katholischen Theologie her — immer eine realistische erkenntnistheoretische Einstellung vorausgesetzt; unter dieser Voraussetzung dürfte aber die Annahme einer zufälligen oder „freien“ Entscheidung der Elementarteilchen durch die Überlegungen Einsteins ausgeschlossen sein.

Die Fahrt des Dr. Bombard

Von FRANZ HILLIG S. J.

Jährlich kommen 200 000 Menschen auf den Weltmeeren um. Von ihnen sterben 50 000 eines grausamen Todes, obwohl sie sich in ein Rettungsboot bergen konnten. Sie verhungern, sie verdursten, wenn sie nicht vorher den Verstand verlieren. Bereits drei Stunden nach dem Untergang der *Titanic* (am 14. April 1912) gab es in den Rettungsbooten Wahnsinnige und Tote. 90 % aller Schiffsbrüchigen erliegen in den ersten drei Tagen.

Muß das sein? Müssen die Menschen, die man unter dem Wort „Schiffsbrüchige“ zusammenfaßt, unabänderlich sterben? Diese Fragen gingen dem jungen Assistenzarzt Alain Bombard, der in Boulogne-sur-Mer an der Kanal-küste lebte, nicht aus dem Kopf. Als er im Frühjahr 1951 zur Rettungsstelle gerufen wurde und der Wagen der Feuerwehr wieder einmal 43 Opfer der See brachte, sämtlich kalt und tot, da keimte in ihm der Plan, der ihn nicht mehr loslassen sollte und der den damals Siebenundzwanzigjährigen und sein Schlauchboot die „*Hérétique*“ berühmt gemacht hat.

„Im Schlauchboot über den Atlantik“ heißt das Buch.¹ Jetzt kann jeder bei einer guten Zigarre und einem Glas Bier das atemraubende „Abenteuer

¹⁴ *Physical Review* 48 (1935) S. 696.

¹ *Alain Bombard*, Im Schlauchboot über den Atlantik. (240 S. mit 29 Abbildungen auf Tafeln und 11 Zeichnungen im Text.) München 1953, Biederstein. Glb. DM 12,50. Die Über-

der modernen Wissenschaft“ genießen. Aber was steckt an Leistung und Seelengröße hinter diesem schlichten Bericht!

Der Plan

Der Titel des französischen Originals sagt klarer, worum es sich handelt: „Naufragé volontaire — freiwillig schiffbrüchig“. Bombard wollte zeigen, daß viele Opfer der See unnötig sterben. Er wollte beweisen, daß man viel länger, als bisher angenommen wurde, auch ohne den geringsten Proviant und Trinkwasservorrat, leben kann. (Es war Brauch, Schiffbrüchige nach zehn Tagen „abzuschreiben“.) Seine Erkenntnis war: die See selbst liefert dem Schiffbrüchigen alles, wessen er zum Leben bedarf. In einem Kubikmeter Wasser gibt es zweihundertmal mehr lebenswichtige Stoffe als in der gleichen Menge Erde. Die zünftige Wissenschaft hatte immer behauptet: Meerwasser ist ungenießbar. Bombard stellte sich hier wie in manchen andern Punkten in Gegensatz zur herrschenden Lehre. Darum nannte er sein Boot „Häretikerin“: er wollte mit seiner Fahrt einen wissenschaftlichen Bann brechen.²

Die Fahrt des Dr. Bombard verdient den Namen eines „wissenschaftlichen Abenteuers“. Sie ist eine erstaunliche Tat. Aber sie ist keineswegs ein leichtfertiges Abenteuer, das wie zufällig von Erfolg gekrönt wurde.

Der junge Mediziner kannte die See. Er war an der Küste aufgewachsen und hatte den Ärmelkanal durchschwommen. Als sein Plan Gestalt annahm, schloß er sich ins Ozeanographische Institut von Monaco ein, erarbeitete von Oktober 1951 bis Mai 1952 die wissenschaftlichen Grundlagen und traf die technischen Vorbereitungen. Hier kann nur das Ergebnis angedeutet werden: Bombard analysierte die Zusammensetzung des Meerwassers, machte genaue Analysen der Fische (sie enthalten bis zu 80 % Wasser!) und untersuchte den Nährwert des Planktons, jener fast mikroskopisch kleinen Lebewesen, welche die Oberfläche aller Gewässer, auch der See, bevölkern (und von denen sich z. B. die Walfische nähren). In ihnen findet sich das Vitamin C. Bombard fand, daß die menschlichen Nieren täglich 800—900 g des salzigen Meerwassers ertragen, daß sich im übrigen trinkbares Wasser aus den Fischen auspressen läßt, und deren rohes Fleisch zusammen mit dem Plankton alle lebensnotwendigen Stoffe liefert. Die einfachsten Geräte genügen, um sich aus dem Meere selbst zu ernähren.

Doch Dr. Bombard wollte nicht irgendeine Theorie aufstellen, über welche die „Fachleute“ doch nur mitleidig lächeln würden. Er wollte an seinem

tragung von Hubertus Foerster liest sich glatt, kommt aber mit ihren Kürzungen einer Bearbeitung gleich, so daß der fachlich Interessierte das Original zu Rate ziehen sollte. — Das französische Original ist in der Sammlung „Les grandes aventures du Siècle“ unter dem Titel „Naufragé volontaire“ bei den Éditions de Paris (20, Avenue Rapp, Paris VIIe) erschienen. (324 S., frs. 585.) Das den beiden Ausgaben beigegebene Bildmaterial ist nicht genau das gleiche. Bei deutschen Zitaten bezieht sich die Seitenzahl auf die deutsche, bei französischen auf die französische Ausgabe.

² Im Französischen ist es, entsprechend dem Geschlecht der Schiffe ein (männlicher) Häretiker.

eigenen Leibe beweisen, daß sein Ergebnis zutraf, und wollte damit den vielen in Seenot Geratenden der ganzen Welt Mut machen. Sie sollten wissen, daß sie nicht zu verzweifeln brauchen.

Noch eine weitere Erkenntnis muß hervorgehoben werden. Dem jungen Arzt wurde beim Studium der Seekatastrophen in früherer Zeit klar, daß man einen Faktor nicht ernst genug genommen hatte: die geistige Widerstandskraft: le moral. Viele Schiffbrüchige gehen zugrunde, weil Angst und Einsamkeit sie überwältigen, weil ihr Glaube und ihre Zuversicht vorzeitig zusammenbrechen. Es müßte sich jemand allein und ohne Hilfsmittel über den Ozean treiben lassen und nach langen Wochen unmenschlicher Entbehrung irgendwo lebend an Land steigen. Dieser Jemand wollte Bombard selbst sein.

Die Fahrt

Bombard hatte Glück. Er fand Geldgeber, Freunde und einen erfahrenen Seemann, einen drahtigen Engländer, der sich eines Tages bei ihm einfand. „Doctor, I am your man“, sagte er. Doch dann begannen die Quer- und Nackenschläge. Die Seepolizei, die Presse, die Gegenvorstellungen der „Fachleute“ und „guten Freunde“. Wenn einer wissen will, mit welchen Schwierigkeiten die Weisen aus dem Morgenland vermutlich zu kämpfen hatten, als sie den Plan gefaßt hatten, dem Ruf des Sterns zu folgen, der braucht nur den Bericht Bombards zu lesen. Eines schönen Tages hängte der Mäzen ab, weil er für sich persönlich ganz andere Pläne verfolgte; die Öffentlichkeit, die viel zu früh Wind von der Sache bekommen hatte, behandelte den jungen Forscher als verrückt. Schließlich kam es (wie auf so vielen Forschungsreisen) zum Bruch mit dem treuen Kameraden, dem Engländer. Ihre Wege trennten sich nach der ersten Etappe, der Mittelmeerfahrt.

Denn damit fing es an: Die Mittelmeerfahrt war als Vorübung gedacht, die vor allem die Seetauglichkeit des Schlauchbootes erweisen sollte. Dieses hatte bei einer Länge von 4,65 m eine Breite von 1,90 m. Doch der Raum, den der in U-Form aufgeblasene Schlauch im Innern freiließ, betrug nur etwa $2 \times 0,90$ m. Auch er war noch zum Teil mit Film- und Radio-Apparaten, Büchern und anderem Gerät vollgepackt. Kein Motor, nur ein armseliges Segel. Kein Sendegerät (bzw. keines, das funktionierte) — und das hieß: völlig von der Mitwelt abgeschnitten. Kein Süßwasser, kein Brot, kein Reisevorrat. Nur (für den äußersten Notfall) ein paar plombierte Büchsen mit Lebensmitteln. Ein lächerliches, kleines Ding, das am 25. Mai 1952 bei Monte Carlo mit den zwei Männern in See stach! Anfang August waren sie in Tanger.

Jeder würde, vor das Bild des hageren Engländers und des halb fröhlich, halb verträumt in die Welt blickenden, fast rundlichen Franzosen gestellt, dem Engländer die größere Energie zutrauen. Aber der Franzose hatte die Idee. In ihm brannte dieses Feuer. Er allein hatte den Glauben bewahrt: „pour réussir cela il faut y croire“ (145). Er blieb schließlich am Rande des

Atlantik allein übrig. Am 13. August verläßt Bombard Tanger, am 19. Oktober läßt er sich mit seiner *Hérétique* von Casablanca nach Südwesten treiben. Afrika liegt hinter ihm. Vor ihm tut sich die Weite des Atlantischen Ozeans auf. Am vierten Tag kam die Küste außer Sicht.

„Der Passat wurde immer lebhafter, wenig fehlte und ich befand mich in einem richtigen Sturm. Die Wellen trugen mich bald auf ihre Schaumkronen, bald in ihre Täler und setzten mich auf diese Weise dem Winde aus oder schützten mich vor ihm. Rings um mich überschlugen sich die Wogen. Was würde geschehen, wenn ich mich gerade unter einer solchen zusammenstürzenden Wassermasse befände?“

Wieder wurde es Abend.

„Ohnmächtig, aber auf die Stabilität meines Bootes vertrauend, legte ich mich trotz des Unwetters zum Schlafen nieder und hoffte auf eine traumlose Nacht. Aber es wurde eine Nacht mit einem Alptraum daraus. Es schien mir, daß das Wasser um mich stieg, daß überall nur Wasser war, daß ich heftig arbeiten mußte, um mich an der Oberfläche zu halten. War noch ein Boot unter mir? War ich drinnen, war ich draußen? Ich schwimme, ich schwimme verzweifelt. Halbtot vor Angst wache ich auf. Die *Hérétique* war völlig überschwemmt; eine Welle mußte in das Boot geschlagen sein. Ich mußte das Wasser ausschöpfen, koste es, was es wolle. Nur die dicken Gummischläuche ragten noch aus dem Wasser, sonst war alles ein einziges Meer; dabei setzte die *Hérétique* unerschütterlich ihren Weg fort, sie trieb wie ein Wrack dahin. Aber es blieb mir gar keine Zeit, den Mut zu verlieren ... zwei Stunden mußte ich schöpfen, bevor das Boot wieder flott war“ (144).

Bald darauf geht das Segel über Bord, die Armbanduhr bleibt stehen, ein Hai ist hinter dem Boot her (es sollte nicht der letzte sein). Mit primitiven Mitteln sucht der Unerfahrene seinen Standort und seinen Kurs zu bestimmen. Immer weniger weiß er genau, wo er ist.

Die Tage mit Sturm und hohem Seegang haben wenigstens den Vorteil, den ganzen Menschen anzuspannen. In den Stunden der absoluten Stille und Einsamkeit schleicht die Angst heran, verschwimmen die Konturen zwischen Wirklichkeit und Traum wie bereits bei jenem unheimlichen Erlebnis im Mittelmeer, da auf einmal in dichtem, undurchdringlichem Nebel das Nebelhorn ertönt, Motorenlärm herandrängt, eine Ewigkeit von zehn dröhnenden Minuten lang. „Ich hatte das sehr deutliche Gefühl, daß wir beide wahnsinnig würden, wenn dieser Spuk noch länger dauerte“ (81). Dann war wieder Ruhe. Wenig später zerteilte ein Windhauch den Nebel: nichts war im Umkreis von Meilen zu sehen.

Die Angst wird mit den Tagen immer größer, das Gefühl des Alleinseins: „O Einsamkeit! Du hast ... ernsthaft angefangen, mich zu beunruhigen. Ich verstehe jetzt den Unterschied zwischen Einsamkeit und Alleinsein. Dem Alleinsein im normalen Leben kann man schnell ein Ende machen: man braucht nur sein Zimmer zu verlassen und auf die Straße und unter Menschen zu gehen oder den Telefonhörer zu nehmen, um die Stimme eines

Freundes zu hören. Das Alleinsein dauert nur so lange, wie man allein sein will. Aber die Einsamkeit, die echte Einsamkeit, sie bringt den Menschen um . . .

Von jedem Punkt des Horizonts aus schien sich die ungeheuerliche Einsamkeit, ein ganzer Ozean von Einsamkeit, auf mich zu legen, als wäre mein Herz der Schwerpunkt dieser ganzen Masse, die doch in Wirklichkeit ein Nichts war. Am Tag, an dem ich in Las Palmas die Schleppleine loswarf, glaubte ich der Einsamkeit Herr zu sein, und ich dachte, daß ich mich nur an ihre Gegenwart an Bord gewöhnen müßte. Als ob ein so kleines Boot jemals Raum für sie gehabt hätte! Sie griff von allen Seiten nach mir; nichts konnte ihre Macht brechen, ebensowenig wie nichts den Horizont näher bringen konnte. Und wenn ich, um meine Stimme zu hören, anfang laut zu sprechen, so war ich erst recht einsam inmitten des Schweigens“ (161).

Dramatische Zwischenfälle reißen den Doktor aus seinen Träumen. Er hat ein kleines Gummikissen an Bord, das ihn vor dem Wundscheuern bewahren soll. Bereits am 2. November, einem Sonntag, fiel es bei einer ungeschickten Bewegung über Bord. Als Bombard das Unglück bemerkte, trieb das Kissen schon an die hundert Meter von ihm entfernt im Wasser.

„Schnell holte ich das Segel ein, warf den Treibanker aus (ein kleiner Fallschirm, der sich normalerweise unter Wasser öffnet und die Fahrt bremst) und sprang über Bord, um es zurückzuholen. Da ich ein guter Schwimmer bin, erreichte ich es in wenigen Minuten. Aber was für ein Schrecken durchfuhr mich, als ich wieder zum Boot zurückwollte: mein Schiff fuhr vor mir her, ohne daß ich die Entfernung, die uns voneinander trennte, verkürzen konnte. Der Treibanker schwamm nicht (im Wasser), sondern schwebte wie ein geöffneter Fallschirm vor dem Boot her. Nichts bremste die Fahrt des Bootes. Sicherlich würde ich erschöpft sein, bevor ich es eingeholt hatte. Dann würde die *Hérétique* ihre Reise ohne mich fortsetzen.

Als ich im Jahre 1951 für die Überquerung des Ärmelkanals trainiert hatte, war ich bei guter körperlicher Verfassung einundzwanzig Stunden geschwommen. Wie lange würde ich jetzt bei geschwächtem Körper und ohne Training durchhalten? Ich hatte das Gummikissen sogleich seinem Schicksal überlassen und angefangen zu kraulen, so schnell ich konnte. Ich glaube, daß ich niemals vorher eine ähnliche Geschwindigkeit erreicht habe . . . So gelang es mir, den Abstand, der mich von meinem Boot trennte, zu verringern, aber ich konnte diese Geschwindigkeit nicht durchhalten und kam noch immer nicht an das Boot heran — als ich plötzlich merkte, daß die *Hérétique* langsamer wurde. Mit letzter Anstrengung gelang es mir, das Boot zu ergreifen und mich hineinzuziehen. Jetzt erst sah ich, welchem Umstand ich meine Rettung verdankte: die Leinen des Treibankers hatten sich wie durch ein Wunder entwirrt, und er versah jetzt wieder seine Bremstätigkeit. Ich war körperlich und moralisch auf dem Nullpunkt

und schwor mir, daß dieses das letzte Bad während meiner Überfahrt gewesen sein sollte“ (163 f.). An eine andere schreckliche Gefahr hatte er glücklicherweise gar nicht gedacht. Die sollte ihm erst später zum Bewußtsein kommen: die Haifische!

Sehr bald, nachdem die erste Freude, frei zu sein, verflogen war, drängte sich das Bedürfnis nach einer Tagesordnung auf. „Zuerst bestimmte ich, um trotz der ewigen Gegenwart des Meeres die notwendige Zweiteilung des menschlichen Lebensrhythmus in Schlafen und Wachen aufrechtzuerhalten, Beginn und Ende meines Tages“ (153).

Wie die Bauern und die Mönche wählte er den Sonnenaufgang und den Sonnenuntergang. Das erste nach Sonnenaufgang war der Fischfang, anschließend die Besichtigung des Bootes, eine halbe Stunde Gymnastik. Dann wurden die täglichen zwei Löffel Plankton gefischt. Mittags Bestimmung des Breitengrades. Um 2 Uhr medizinische Untersuchung (Blutdruck, Temperatur usw.), Aufzeichnungen, metereologische Beobachtungen. „Als Gedächtnisübung übersetzte ich einige Abschnitte aus fremdsprachigen Büchern, zur Entspannung las ich oder hörte ich Radio“ (155).

Der junge Doktor, der (wie man sieht) zu schreiben versteht und ein großer Freund der Musik ist, hatte vor seiner Abfahrt die bekannte Frage zu beantworten: „Welche Bücher würden Sie auf eine einsame Insel mitnehmen?“ Er hat seine Nußschale mitten auf dem Atlantik beladen mit Molière, Cervantes, Nietzsche, einer zweisprachigen Ausgabe des Äschylos, Montaigne usw. An Partituren hat er die beiden Passionen von Bach und die Quartette von Beethoven an Bord! (Von der Bibel ist nicht die Rede — war sie vielleicht doch dabei?)

Dieser Hinweis auf die geistige Komponente der Fahrt darf nicht vergessen lassen, in welchem Zustand sich der Mann befindet, der da dreißig, vierzig, fünfzig Tage und Nächte lang mit seinem Miniaturfahrzeug nach Westen treibt. Von allen Seiten dringt die Nässe auf ihn ein und in sämtliche Gegenstände des Bootes. Feuchte Kleider, feuchte Schuhe, Brecher über Bord, tagelang schwere Regenfälle. Im Boot ist es so eng, daß er weder recht sitzen noch liegen kann. Der Körper bedeckt sich mit einer Salzkruste, die zu schmerzenden Entzündungen führt. Die mangelhafte, eintönige und abstoßende Ernährung bewirkt eine allgemeine Schwäche. Die Fußnägel lösen sich von den Zehen, Durchfall stellt sich ein.

„Ich war sehr geschwächt, und jede Bewegung kostete mich eine außerordentliche Anstrengung. Ich war stark abgemagert, aber das Schlimmste war der Zustand meiner Haut. Mein Körper war mit kleinen Pickeln bedeckt, die sich in wenigen Tagen zu einem eitrigen Hautausschlag entwickelten. Ich lebte in der beständigen Furcht vor einer Furunkulose, die für mich eine Katastrophe bedeutet hätte ... In der Nacht wurden die Schmerzen sehr heftig ... Meine Fingernägel waren alle eingewachsen, und kleine, sehr schmerzliche Eiterherde hatten sich an einigen von ihnen gebildet. Ich mußte diese eitrigen Stellen ohne Betäubung öffnen. Gewiß, ich hätte

das Penicillin anwenden können; denn ich hatte es bei mir. Aber ich wollte die medizinische Beobachtung meines Zustandes nicht durch Medikamente beeinträchtigen. Die Haut an meinen Füßen ging in Fetzen ab; in drei Tagen hatte ich an vier Zehen die Nägel verloren“ (185 f.). Das ist geschrieben nach 29 Reisetagen; 36 hatte er noch vor sich.

Das war der „unerbittliche Charakter“ dieser Überfahrt: Es gab keine Möglichkeit, haltzumachen, umzukehren, Hilfe zu erbitten. Tage und Wochen zog das Boot seinen Weg, ohne einem Schiff oder einem Flugzeug zu begegnen. Aber immer umgaben es die Fische. Schon allein darum verlohnt es sich, mit Bombard zu reisen, weil wir von einem Landmenschen zu einem Seemenschen werden und die Tiefen des Ozeans sich vor unsern erstaunten Augen auftun. Makrelen und Delphine, fliegende Fische, die in der Sonne blitzen, dann wieder Fische, die nachts herankommen und ihre phosphoreszierende Bahn ziehen: Haie und Schwertfische, Wale und Riesenrochen zeigen sich um das Floß. Sie bedrohen den armen kleinen, auf dem Ozean ausgesetzten Menschen und sind doch Gefährten, die er zu lieben beginnt und denen er Namen gibt (er kennt sie zum Teil an den Wunden, die er ihnen beigebracht hat) — die größte der schönen Goldmakrelen hieß Dora.

Die Fotos, die dem Bericht beigegeben sind, Fotos von Küsten, Wellenbergen und Fischen, haben bei einem solchen Buch die besondere Aufgabe der Erhärtung. Ihr künstlerischer Wert steht zurück vor dem Dokumentarwert. Während der Leser lange Stunden mit dem Forscher auf dem Floß weilt (sie werden ihm zu Tagen), sieht er nun dieses Wasser und dieses Boot und das sich verwandelnde Antlitz des modernen Robinson (denn er hat sein eigenes Bild immer wieder festgehalten als Zeugnis: So sieht der Schiffbrüchige am 50. Tage aus!).

Kann man ermessen, welche Versuchung auf den einsamen Floßfahrer wartete, als am 10. Dezember (dem 53. Reisetag) ein Schiff auftaucht, ein 7000 Tonnen Fracht- und Passagierdampfer? Es war die *Arakaka*, die aus Liverpool kam.

„Während ich mein Ruder ergriff, um näher an das Schiff heranzukommen, murmelte ich wie im Fieber vor mich hin: „Ich kann nicht mehr, ich gebe auf, heute ist der 53. Tag, einmal muß Schluß sein“ (208).

„Will you come on board?“ rief der Kapitän durch den Schalltrichter. Bombard ging hinauf. Er stand unter der warmen Dusche, er sah in der sauberen Offiziersmesse den zum Mittagessen gedeckten Tisch, die mit Leder bezogenen Sessel, den ganzen britischen Komfort des Schiffes und dachte an sein armseliges Boot. Aber was würden die Freunde sagen: „Ach so“, würden sie sagen, „da bist du wieder; mit der Atlantiküberquerung war es also nichts“ (208). Eine Stärkung nahm Bombard an (was sich später sehr ungünstig auf seinen Magen auswirken sollte). Dann ging er mit schwan-kendem Schritt zur Reling und stieg die Strickleiter zur *Hérétique* hinab. Noch lag die letzte harte Strecke vor ihm. Der Magen, der sich an die Ent-

behrung gewöhnt hatte, revoltierte jetzt. Hunger und Magenkrämpfe peinigten den einsamen Segler, die Sonne brannte unerbittlich, obwohl Weihnachten nahe war. Und die Ungeduld wuchs.

Am 22. Dezember, gegen Mitternacht, fährt plötzlich ein Lichtschein über den Himmel und gleich ein zweiter. Alle zehn Sekunden kehrte der Doppelstrahl wieder. Das war das Leuchtfeuer an der Nordspitze der britischen Insel Barbados. Die Antillen waren erreicht. Der Atlantische Ozean lag hinter der *Hérétique*. Noch kam die Planung und Anstrengung der Landung. Rettungswille und Umsicht wurden auf die letzte Probe gestellt. Die meisten Unglücksfälle geschehen beim Versuch zu landen.

Barbados hatte in dieser Beziehung eine unheimliche Vergangenheit. Die Nordküste ist felsig. Im Süden ist ihr ein Riff vorgelagert, das nur eine enge Fahrinne zwischen sich und der Insel offen läßt. „An dieser Küste war im 18. Jahrhundert von dem Beherrscher der Insel, dem berühmten ‚Sam Lord‘, eine Falle ausgestellt. Er hatte hier zwei Reihen von Kokospalmen pflanzen lassen, an die er weiße und rote Lichter aufhängen ließ, damit die bei Dunkelheit herannahenden Schiffe an eine Hafeneinfahrt glauben sollten. Es gelang ihm, auf diese Weise viele Schiffe zu täuschen, die an den Klippen Schiffbruch erlitten. Sobald sie gestrandet waren, ließ Sam Lord seine schwarzen Sklaven auf die Besatzung los; sie brachten alle ohne Ausnahme um, damit kein Überlebender diese Falle verraten konnte. So vermehrte Sam Lord mit den Ladungen der gestrandeten Schiffe seine Sammlungen und gelangte zu märchenhaftem Reichtum“ (219).

Das war einst! Am Morgen dieses 23. Dezember leuchtete Barbados im hellen frischen Grün des Antillen-Frühlings. „La terre — Land!“ Nun, da man mit dem kühnen Arzt all die Fährlichkeiten und Entbehrungen der Ozeanüberquerung miterlebt hat, begreift man neu, welchen Klang dieser Ruf auf den Lippen aller Seefahrer und Schiffbrüchigen hatte und noch heute hat. Der Mensch ist ein Kind der Mutter Erde.

Zugleich ist es der Anschluß an das engmaschige Netz der modernen Zivilisation. Jetzt kann der Draht spielen. Jetzt ist die Stunde für die Journalisten gekommen. In zwei großen Sprüngen führt das Flugzeug den Sieger nach New York und Paris. Als sich auf dem Flugplatz von Orly die Tür der gelandeten Maschine auftut, steht der Heimkehrer vor einer unabsehbaren Menschenmenge, die ihn wie ein Meer umbrandet. Sie alle sind gekommen, um ihn bei seiner Ankunft in der Heimat zu begrüßen. Unter ihnen steht seine junge Frau.

Ergebnisse

Es ist nur gerecht, daß der Bericht über ein Buch nicht die Lektüre des Buches ersetzt, und daß der Mann, der das lebte, was er hinterher beschrieb, Dinge weiß und erfahren hat, die er keinem Leser abtreten kann. Alles will bezahlt sein. Aber wir danken Alain Bombard für beides: für die Fahrt

und für den Bericht, der uns seine Abenteuer um so unmittelbarer miterleben läßt, als er reichlich Auszüge aus den Bordaufzeichnungen verwendet.

Ein Jungenbuch! wird man unwillkürlich denken, wenn man den Schutzumschlag der deutschen Ausgabe sieht. Ein Abenteuerbuch! Warum nicht? Wir können gar nicht genug bekommen an wirklich spannenden Büchern, die auch die jungen Menschen mit Begeisterung verschlingen. Der Schund wird am besten durch Qualität überwunden. Und hier ist mehr als bloß Spannung. Oder vielmehr: die Spannung nährt sich nicht so sehr von dem äußerlich Fremden und Unerhörten als aus der inneren Tapferkeit und der psychologischen Meisterschaft, mit welcher die Vorgänge im Seelischen geschildert sind.

Dr. Bombard selbst warnt in seinem Schlußwort jugendliche Abenteuerer davor, sich nun gleichfalls auf ein Floß zu setzen, um nach Amerika zu segeln. Sie würden den Ernst eines solchen Kampfes um das nackte Leben erst begreifen, wenn es zu spät ist. Aus Abenteuerlust allein bringt der Mensch den Mut nicht auf, der dazu erforderlich ist. „Ein Unternehmen wie das meine bestätigt, daß man sein Leben nur für eine gute Sache einsetzen darf“ (233). Es beweist vor allem eins: wessen doch der Mensch fähig ist, wenn ein weckender Gedanke von ihm Besitz ergriffen hat. Berichte aus Krieg und Gefangenschaft haben schon zur Genüge erwiesen, daß der Mensch Unglaubliches auszuhalten vermag. Aber hier ist ein neues Moment: die ganzen Strapazen dieser Fahrt sind freiwillig gewählt und sie stehen im Dienst der Wissenschaft oder klarer: der Menschenrettung. Bombard ist Arzt. Er kann es nicht lassen, auch mitten in wissenschaftlichen Untersuchungen zu fragen: „A quoi cela sert-il? (11) — Wozu ist das nütze?“ Er will helfen.

Die medizinischen Schlußfolgerungen behält Dr. Bombard einer wissenschaftlichen Arbeit vor. Er ließ sich sogleich nach seiner Landung ärztlich untersuchen. Offenbar hat er die Strapazen ohne allzu schwere gesundheitliche Schäden überstanden. Dabei legt er Wert auf die Feststellung, daß er vorher manchesmal krank gewesen ist und während der Kriegszeit an Unterernährung gelitten hat. Es ist ein Sieg der Seele über den Körper.

Es wäre eine Unterlassung, nicht wenigstens mit einem Satz auf die junge Frau hinzuweisen, die ihren Mann in diese Ungewißheit hinausziehen ließ. Das Tagebuch beweist, wie oft er an sie dachte, und wie dieser Gedanke seine Energie neu gespannt hat. Aber was mag sie ausgestanden haben! Ihr ist das Buch gewidmet (aber auch der Mutter und drei Freunden). Von der *Hérétique* wehte die Trikolore. Bombard ist Franzose. Es hat ihm Mut zum Durchhalten gegeben, als er englische Offiziere auf der *Arakaka* mit Bezug auf sich sagen hörte: „In den Franzosen steckt doch allerhand drin“ (209). Tatsächlich ist vieles am Fall Bombard und zwar im guten Sinn typisch französisch: so die Initiative; so der Vorrang des Menschlichen. Ferner das Geringschätzen von kostbaren Apparaturen. Endlich die Gabe der Psychologie und der Darstellung.

Die wenigsten von uns werden, so dürfen wir hoffen, jemals als Schiffbrüchige auf dem Meer treiben und dann von den Erfahrungen Bombards Nutzen ziehen. Aber wir alle bedürfen des Mutes. Die Menschen leiden weit hin an dem Gefühl der Unterlegenheit. Unser „Meer“ sind die Anforderungen, denen wir uns nicht gewachsen glauben. Das moderne Leben deckt uns mit den haushohen Wogen der anonymen Kräfte zu. Was ist schon ein einzelner?

Nun, das Beispiel von Alain Bombard enthüllt die Kraft, die im einzelnen verborgen ruht. Es ist bezeichnend, daß er sich mit seinem Mäzen entzweite, weil dieser die ganze Sache mit einem großen wissenschaftlichen Apparat aufziehen wollte. Bombard wollte gerade das nicht. Er wollte gewöhnlich und verwundbar sein wie irgendein anderer Schiffbrüchiger, der auf den Wogen treibt — wie ein jeder von uns.

Christopher Fry — Dramatiker des Metaphysischen

Von ERWIN STÜRZL

„Der ist ein seltsamer Kauz, der Worte nur um ihrer selbst willen schreibt.“ Mit diesem Urteil wendet sich der englische Dramatiker Christopher Fry in einem Vortrag über das zeitgenössische Theater gegen die seichten Dialoge der meisten modernen Drawing-room-Komödien, die nichts anderes sind als der Spiegel von schalen Alltagsunterhaltungen ohne jeden tieferen Sinn.¹ Es hat nun nicht an englischen Kritikern gefehlt, die den Fryschen Vorwurf „Worte, Worte, nichts als Worte“ gegen den Dichter selbst kehren wollten und seinem Werke jeden tieferen Inhalt absprachen. Ohne Zweifel macht es Frys bilderreiche Sprache, die am Ohr des Zuhörers in berauscher Harmonie vorübertönt, nicht leicht zu erfassen, welche Botschaft der Dichter vermitteln will. Gleichwohl sind seine Worte, was inzwischen auch die englische Kritik schon eingesehen hat, keine toten Gebilde, die um ihrer selbst willen existieren, sondern „lebende und zeugende Wesen, die uns bei ihrer Zeugung dem Verstehen oder zumindestens dem Gefühl des Verstehens näher bringen“. In ihrer Vitalität und Sinn geladenheit sind die Worte Frys in den Dienst des metaphysischen Witzes gestellt. „Ein Witz, manchmal auch ein schlechter Witz, kann das erstaunliche Licht spiegeln, worin wir leben.“

Das Staunen vor dem Geheimnis des Lebens, das die Frage nach seinen Grundlagen in sich schließt, steht im Mittelpunkt des Fryschen Werkes. Mit leichtfertiger Frivolität wird diese Frage in dem Einakter „A Phoenix too Frequent“ (Ein Phönix zuviel) (1946) gestellt, aus ethischer Tiefe heraus in dem 1951 entstandenen Festspiel „A Sleep of Prisoners“ (Schlaf der Ge-

¹ Über das zeitgenössische Theater. Ein Vortrag. Übertragen von Hugo F. Koenigsgarten, Die Neue Rundschau, 62. Jg. (1951), 2. H., S. 71.